



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 15 ]

नई दिल्ली, सोमवार, जनवरी 22, 2001/माघ 2, 1922

No. 15 ]

NEW DELHI, MONDAY, JANUARY 22, 2001/MAGHA 2, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 22 जनवरी, 2001

सं. टीएएमपी/105/2000-सीओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार कोचीन पत्तन न्यास के “मात्रा में छूट और रियायत व्यवस्था” संबंधी प्रस्ताव को अनुमोदित करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएएमपी/105/2000-सीओपीटी

कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी)

आवेदक

आदेश

(जनवरी 2001 के 5वें दिन पारित किया गया)

यह मामला कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) के मात्रा में छूट और रियायत के प्रस्ताव से संबंधित है।

2. कोचीन पत्तन न्यास ने अपने प्रस्ताव में यह उल्लेख किया है कि वह भारत का संकीर्ण

पृष्ठक्षेत्र वाला ऐसा महापत्तन है जिसका प्रायः पड़ोसी पत्तन जैसे न्यू मंगलौर पत्तन न्यास और चेन्नई पत्तन न्यास भी साझे में प्रयोग करते <sup>v</sup>। अतः कोचीन पत्तन ने मात्रा में और वृद्धि करने के लिए अपने प्रशुल्क में कुछ नम्यता लाने और कुछ प्रहस्तन लागतों/ कार्गो संबंधी प्रभारों में रियायत देने का विचार किया है।

3. यानांतरण कंटेनरों के लिए समेकित प्रहस्तन प्रभारों के निर्धारण के मामले में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा 11 अगस्त 2000 को की गई संयुक्त सुनवाई के दौरान कई पत्तन प्रयोक्ताओं ने अपने विचार व्यक्त किए। उन विचारों के आधार पर कोचीन पत्तन न्यास बोर्ड ने 30 अगस्त 2000 को हुई अपनी बैठक में यह निर्णय किया कि कोचीन पत्तन न्यास में कार्गो की मात्रा बढ़ाने के लिए निर्यात/आयात कार्गो के घाट भाड़े पर कुछ रिबेट/राशि वापसी (रिफंड) दी जाए। कोचीन पत्तन न्यास ने मात्रा में छूट देने के लिए निम्नलिखित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है :-

(i) अधिक मात्रा में कंटेनरों का निर्यात/आयात करने वाला निर्यातक/आयातक पिछले दो वित्त वर्षों में सामान्यतया अधिकतम मात्रा के प्रहस्तन से भी अधिक कोचीन पत्तन न्यास के माध्यम से किए गए अतिरिक्त मात्रा के प्रहस्तन पर प्रति टीईयू 500/-रु० की राशि वापसी का हकदार होगा।

उपर्युक्त प्रयोजन से "वित्त वर्ष" का अर्थ वर्ष के 1 अप्रैल से लेकर अगले वर्ष के 31 मार्च तक की अवधि से है।

(ii) कंटेनर बंद कार्गो, क्रूड और पॉल (पीओएल) उत्पादों से भिन्न किसी कार्गो का प्रहस्तन यदि पिछले दो वित्त वर्षों में कोचीन पत्तन में न किया गया हो और यदि ऐसे कार्गो का आयात/निर्यात (दो वित्त वर्षों के बाद) किसी वित्त वर्ष में किया गया हो तो उस कार्गो पर उस वित्त वर्ष के अंत तक घाटभाड़े में 25% की राशि वापस मिलेगी।

(iii) आयातक/निर्यातक द्वारा भाड़े के वापसी योग्य होने पर या उस वित्त वर्ष के समाप्त होने के 60 दिन के भीतर राशि वापसी का आवेदन निर्धारित फार्मेट में सभी संबंधित ब्योरों सहित यातायात प्रबंधक को प्रस्तुत किया जाएगा ।

4.1 प्रस्ताव की एक प्रति मुख्य पत्तन प्रयोक्ताओं को और पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निष्काशों को अपनी-अपनी टिप्पणी देने के लिए परिचालित की गई थी । कोचीन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (सीएसए) और कोचीन कस्टम्स हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (सीसीएचएए) प्रस्ताव से पूरी तरह सहमत हैं । भारतीय जहाजरानी निगम ने इस संबंध में कोई टिप्पणी नहीं दी क्योंकि रियायत कोचीन पत्तन न्यास का प्रयोग करने के लिए पोतवणिकों को प्रोत्साहन देने के लिए है ।

4.2 प्रस्ताव का स्वागत करते हुए भारतीय राष्ट्रीय पोत स्वामी संघ(आईएनएसए) ने अनुरोध किया कि ऐसी ही कुछ रिबेट/छूट पोत संबंधी लागत पर भी दी जाएं ।

5.1 इस मामले में 19 दिसंबर, 2000 को कोचीन में संयुक्त सुनवाई की गई । संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन किए गए :-

#### कोचीन पत्तन न्यास

- (i) हम महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार मात्रा में छूट देकर प्रोत्साहन देना चाहते हैं ।
- (ii) हम नये कार्गो को लाने के लिए इस प्रोत्साहन का प्रयोग करना चाहते हैं, मौजूदा कार्गो पर समय नष्ट नहीं करना चाहते ।
- (iii) हमारा ध्यान पोतवणिकों पर केंद्रित है, लाइनों पर नहीं । हम परेशितियों के लाभ के लिए प्रोत्साहन चाहते हैं; लाइनों को लाभ मिले या न मिले ।
- (iv) हमारे विचार से एक वर्ष की रियायत पर्याप्त है । मात्रा में यह छूट केवल अन्य पत्तनों के पोतवाहकों को आकर्षित करने के लिए है । हम मात्रा में यह छूट एक वर्ष से अधिक नहीं दे पाएंगे ।
- (v) पत्तन काल्पनिक लागत जैसे सामूहिक उद्ग्रहण शुल्क (पूल लेवी) प्रभारित नहीं करता ।
- (vi) नये पॉल उत्पादों को यह लाभ दिया जा सकता है परंतु भिन्न-भिन्न नामों से मौजूदा पॉल उत्पादों को यह लाभ नहीं दिया जाना चाहिए ।

### कोची रिफाइनरीज लिमिटेड

- (i) कूड और पॉल उत्पादों पर घाटभाड़ा बहुत अधिक है और इसलिए इनकी समीक्षा करनी आवश्यक है ।
- (ii) हमें भी रिबेट/रियायत मिलानी चाहिए । हम शीघ्र ही भट्टी तेल का निर्यात करेंगे और उस पर रियायत मिलनी चाहिए अतः नये कार्गो की सूची में "पॉल उत्पादों" को भी शामिल किया जाए ।
- (iii) पॉल उत्पाद बहुत कम हैं और इसलिए उनमें हेराफेरी की कोई संभावना नहीं है । हम पॉल उत्पादों की पूरी सूची दे देंगे जिससे केवल नाम बदलकर छूट का दावा करने की हेराफेरी होने की सीमा न रहे ।

### कोचीन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (सीएसएए)

- (i) नये प्रयोक्ताओं को फायदा होगा । पुराने निष्ठावान प्रयोक्ताओं को कोई फायदा नहीं होगा । यह असंगत है ।
- (ii) लाइनो को भी प्रोत्साहन दिया जाए जिससे वे नये (और अधिक) कार्गो को बेहतर ढंग से प्रभावित कर सकें ।

### कंटेनर शिपिंग लाइंस एसोसिएशन (इंडिया)

- (i) "स्लैब दर" निर्धारित करना अधिक सार्थक होगा ।
- (ii) काल्पनिक लागत जैसे श्रमिक पूल लेवी से हमारी लागतें बढ़ जाती हैं । इन लागतों को कम करने के लिए समयबद्ध कार्रवाई की जानी चाहिए ।
- (iii) हम सीएसएए के लाइनो को भी कुछ लाभ देने के सुझाव का समर्थन करते हैं ।

### कोचीन कस्टम्स हाउस एजेंट्स एसोसिएशन

- (i) प्रस्तावित स्कीम के क्षेत्र को और व्यापक बनाने की आवश्यकता है ।
- (ii) यह एककालिक प्रोत्साहन है जो पोतवणिकों को पहली बार आकर्षित करने के लिए पर्याप्त है । इसे बनाए रखना पर्याप्त नहीं होगा अतः अधिक समय तक मात्रा में छूट प्रदान की जाए ।

(iii) कस्टम हाउस के एजेंटों को भी प्रोत्साहन दिया जाए ।

### भारतीय राष्ट्रीय पोत स्वामी संघ (आईएनएसए)

6. नये कार्गो पर मात्रा में छूट देने पर विचार किया जाए । इस मामले में कार्यवाही करने के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के आधार पर निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट होती है :-

- (i) इस प्रस्ताव को नये कार्गो को प्रभावित करने की प्रशुल्क प्रोत्साहन स्कीम के रूप में देखा जा सकता है, न कि मात्रा छूट स्कीम के रूप में । इस स्थिति को कोचीन पत्तन न्यास ने भी स्वीकार किया है । मात्रा छूट स्कीम का अर्थ आम तौर पर उच्चतर स्तर के निष्पादन के लिए या निष्पादन के सुनिश्चित स्तर के लिए (सर्पी स्केल पर) स्लैब दरों के माध्यम से छूट है । कोचीन पत्तन न्यास के यानांतरण कंटेनरों पर समेकित प्रशुल्क का निर्धारण करने के मामले में प्राधिकरण ने मात्रा छूट स्कीम शुरू करने का सुझाव दिया है, प्रशुल्क प्रोत्साहन स्कीम का नहीं जिसका प्रस्ताव अब कोचीन पत्तन न्यास ने दिया है । परंतु कोचीन पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क प्रोत्साहन स्कीम का सभी प्रयोक्ताओं ने समर्थन किया है ; और पत्तन को इस स्कीम के परिणामस्वरूप अतिरिक्त कार्गो मिलने की आशा है । इन परिस्थितियों में प्रस्तावित स्कीम को अंतरिम उपाय माना जा सकता है जिसमें बाद में समीक्षा करके संशोधन किया जा सकता है । इस समय प्रस्तावित प्रशुल्क प्रोत्साहन स्कीम का प्रचालन हर स्थिति से सरल है और इससे पत्तन के चालू राजस्व को कोई हानि नहीं होगी क्योंकि यह रिबेट केवल नये कार्गो पर या कंटेनरों के मामले में अतिरिक्त मात्रा पर दिए जाने का प्रस्ताव है ।
- (ii) प्रस्तावित स्कीम में मौजूदा कार्गो के प्रतिधारण पर किसी प्रोत्साहन का प्रावधान नहीं है । जैसा कि कोचीन पत्तन न्यास ने संकेत दिया है कि प्रस्ताव नये कार्गो पर केंद्रित है, मौजूदा कार्गो पर नहीं । इस दृष्टिकोण से आगे चलकर पत्तन के प्रशुल्क को बढ़ाने का प्रयास केवल नये कार्गो तक सीमित नहीं होना चाहिए बल्कि प्रशुल्क का मौजूदा स्तर बनाए रखना भी होना चाहिए । कोचीन पत्तन न्यास को मात्रा छूट स्कीम बनाते समय इस बात को भी ध्यान में रखना चाहिए ।
- (iii) पोतवाहक कंपनियों ने जलयान संबंधी प्रभारों पर भी प्रोत्साहन देने का अनुरोध किया है । सीएसए और सीएसएलए ने उल्लेख किया है कि लाइनें नये कार्गो को बेहतर ढंग से प्रभावित करने में समर्थ होगी और इसीलिए उन्हें भी प्रोत्साहन सीधे दिया जाना चाहिए । उल्लेखनीय है कि एनएसआईसीटी प्रशुल्क संशोधन मामले में कुछ प्रयोक्ताओं ने आरोप लगाया है कि लाइनें टर्मिनल आपरेटर द्वारा उन्हें दी जाने वाली रियायतें उन्हें नहीं देतीं । ऐसी रियायतें चाहे जिस एजेंसी को दी जाए परंतु अंतिम उद्देश्य तो आयात/निर्यात की कुल लागत को कम करना है । कोचीन पत्तन न्यास में आयातक/निर्यातक को सीधे ही लाभ प्रदान करने का प्रस्ताव किया है जो कि उचित है । परंतु

सशोधित स्कीम में जलयान प्रशुल्क को प्रोत्साहन देने के लिए कोचीन पत्तन न्यास जलयान संबंधी प्रश्नों पर भी छूट देने पर विचार कर सकता है, बशर्त पत्तन पर अधिक यातायात की संभावना हो ।

- (iv) कोचीन पत्तन न्यास के प्रस्ताव में क्रूड और पॉल उत्पाद शामिल नहीं हैं । कोचीन पत्तन न्यास को आशंका है कि पॉल उत्पाद भिन्न-भिन्न नामों से प्रस्तावित स्कीम के अंतर्गत प्रशुल्क पर छूट का दावा कर सकते हैं । कोची रिफाइनरीज लिमिटेड ने विश्वास दिलाया है कि वह पॉल उत्पादों की पूरी सूची प्रस्तुत कर देगा जिससे मात्र नामों में परिवर्तन करके छूट का दावा करने के लिए हेराफेरी की गुंजाइश न रहे ।

यदि मौजूदा कार्गो होने से क्रूड ऑयल को स्कीम में शामिल नहीं किया जाएगा तो पॉल उत्पादकों को शामिल न करना कोचीन पत्तन न्यास के प्रस्ताव के उद्देश्य के अनुरूप नहीं होगा । पॉल उत्पाद ऐसे भी हो सकते हैं जो पत्तन के लिए नये हों और इसलिए उन्हें भी किसी अन्य नये कार्गो के समान प्रशुल्क प्रोत्साहन का लाभ मिलना चाहिए । अतः पॉल उत्पादों को प्रस्तावित स्कीम में शामिल करना उचित रहेगा ।

पॉल उत्पादों के नाम से हेराफेरी की संभावना के बारे में कोचीन पत्तन न्यास ने जो आशंका व्यक्त की है, वह विचारणीय है । कोचीन पत्तन न्यास और कोची रिफाइनरीज लि० आपस में बातचीत करके संयुक्त रूप से उन नये पॉल उत्पादों की पूरी सूची तैयार करेंगे जिनके निकट भविष्य में कोचीन पत्तन न्यास से गुजरने की संभावना होगी । तैयार की जाने वाली इस सूची में दर्शाए गए केवल नये उत्पाद ही प्रस्तावित स्कीम के अंतर्गत प्रशुल्क प्रोत्साहन के पात्र होंगे ।

- (v) कोचीन पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तावित स्कीम के शब्दों में संदिग्धता को दूर करने के लिए कुछ संशोधन करना आवश्यक है । कोचीन पत्तन न्यास ने प्रस्ताव किया है कि जब भी राशि वापसी योग्य हो आयातक/निर्यातक द्वारा राशि वापसी के लिए आवेदन प्रस्तुत किए जाए । इसका अर्थ वास्तव में यह है कि रिबेट प्राप्त करने के लिए आवेदन पोत लदान पूरा होने के बाद ही प्रस्तुत किए जाएंगे ।

- (vi) प्रस्तावित स्कीम में पोतवणिकों को केवल एक वर्ष के लिए अर्थात् प्रचालन के प्रथम वर्ष से ही रिबेट लेने की अनुमति होगी । कोचीन पत्तन न्यास का मानना है कि एक वर्ष की अवधि पर्याप्त है । इस अवधि में प्रयोक्ता पत्तन के माध्यम से अपने प्रचालनों को स्थिर कर सकते हैं । यह प्रस्ताव तर्कसंगत नहीं होगा कि पोतवणिकों द्वारा मात्रा के प्रहस्तन के आधार पर मात्रा में छूट नियमित आधार पर दी जाए । परंतु कोचीन पत्तन न्यास की स्कीम में कार्गो की मात्रा नहीं बताई गई है इसमें केवल पत्तन से होकर गुजरने वाले नये कार्गो पर विचार किया गया है । यह स्कीम चूंकि एक आंतरिक व्यवस्था है अतः प्रस्ताव को पुनः इस शर्त पर स्वीकार किया जाता है कि बाद में इसकी समीक्षा करके इसमें संशोधन किया जाएगा ।

(vii) इस प्राधिकरण ने दिसंबर 98/जनवरी 99 में कोचीन पत्तन न्यास की दरों के मान में व्यापक संशोधन करने का आदेश दिया था। निर्धारित दो वर्षीय प्रशुल्क संशोधन के प्रशुल्क में पहले से ही पुनः समीक्षा की जानी है। कोचीन पत्तन न्यास को सुझाव दिया जाता है कि वह दरों के मान में व्यापक संशोधन करने का प्रस्ताव प्रस्तुत करे। यह प्रस्ताव तैयार करते समय कोचीन पत्तन न्यास प्रस्तावित अंतरिम स्कीम के स्थान पर अधिक वैज्ञानिक मात्रा छूट स्कीम का शामिल करे। कोचीन पत्तन न्यास के लिए अपो प्रयोक्ताओं से परामर्श करके मात्रा छूट प्रस्ताव तैयार करना उपयोगी होगा। कोचीन पत्तन न्यास जब तक मात्रा छूट स्कीम को शामिल करके व्यापक प्रशुल्क संशोधन का प्रस्ताव तैयार करती है तब तक उसके द्वारा प्रस्तावित अंतरिम प्रशुल्क प्रोत्साहन स्कीम के प्रचालन को अनुमोदित किया जाता है।

7. परिणामस्वरूप और उपर्युक्त कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण कोचीन पत्तन न्यास के मात्रा छूट और रियायत व्यवस्था के प्रस्ताव को अनुमोदित करता है और कोचीन पत्तन न्यास को निर्देश देता है कि वह दरों के मान में निम्नलिखित प्रावधानों को भी उपर्युक्त ढंग से शामिल करे :-

#### मात्रा छूट एवं रियायत :

##### **1. कंटेनर**

प्रत्येक आयातक/निर्यातक पिछले दो वित्त वर्षों में अधिकतम मात्रा के प्रहस्तन से भी अधिक किए गए अतिरिक्त मात्रा के प्रहस्तन पर प्रति टीईयू 500/- रु० की रिबेट पाने का हकदार होगा।

##### **2. थोक, आंशिक थोक और तरल कार्गो**

पिछले दो वित्त वर्षों में पत्तन में प्रहस्तन न किए गए कंटेनर बंद कार्गो और पेट्रोलियम क्रूड से भिन्न किसी कार्गो का यदि कोचीन पत्तन के माध्यम से आयात/निर्यात किया जाता है तो ऐसे कार्गो पर जिस वित्त वर्ष में पत्तन में यातायात (ट्रेफिक) का प्रहस्तन किया गया, उस वित्त वर्ष के अंत तक घाटभाड़े में 25% की रिबेट मिलेगी।

- नोट : (i) उपर्युक्त प्रयोजन से, वित्त वर्ष का अर्थ वर्ष के 1 अप्रैल से लेकर अगले वर्ष के 31 मार्च तक की अवधि से है।
- (ii) उपर्युक्त खंड 1 और 2 के संबंध में आयातक / निर्यातक द्वारा रिबेट हेतु आवेदन पोत लदान पूरा होने पर या हर हालत में उस वित्त वर्ष के समाप्त होने से 60 दिन के भीतर यातायात प्रबंधक को प्रस्तुत किए जाने चाहिए।

एस. सत्यप, अध्यक्ष

[ विज्ञापन-III/IV/143/असा०/2000 ]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS  
NOTIFICATION**

New Delhi, the 22nd January, 2001

**No. TAMP/105/2000-COPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 ( 38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the COPT on volume discount and concession arrangement, as in the Order appended hereto.

**SCHEDULE**

**Case No. TAMP/105/2000-COPT**

**The Cochin Port Trust (COPT)**

.. **Applicant**

**ORDER**  
(Passed on this 5th day of January 2001)

This case relates to a proposal on volume discount and concession arrangement from the Cochin Port Trust (COPT).

2. The COPT in its proposal has stated that it is the only major port in India having a narrow hinterland, which is often shared, by neighbouring ports like New Mangalore Port Trust (NMPT) and Chennai Port Trust (CHPT). So as to attract more volumes, the Port has considered to have some flexibility in its tariff and offer concessions in certain handling costs / cargo related charges.



3. Based on the views expressed by several port users during the joint hearing set up by the TAMP on 11 August 2000 in the case relating to fixation of consolidated handling charges for transshipment containers, the COPT Board in its meeting dated 30 August 2000 decided to grant certain rebate / refund on wharfage of export / import cargo in order to attract more volume of cargo to the Cochin Port. The COPT has submitted the following proposal on volume discounts:

- (i). Any exporter / importer who exports / imports higher volume of containers shall be entitled for a refund of Rs.500/- per TEU on the additional throughput handled through Cochin Port over and above their highest normal throughput handled during previous 2 financial years.

For the above purpose the "financial year" means "1st April of the year to 31st March of the next year".

- (ii). Any cargo, other than containerised cargo, crude and POL products, which was not handled in the Port of Cochin during the last two financial years, and if such cargo is imported / exported through Cochin Port during any financial year, (after two financial years), that cargo shall be entitled to a 25% refund in the wharfage till the end of that financial year.
- (iii). Refund application in the prescribed format with all relevant details may be submitted by the Importer / Exporter to the Traffic Manager as and when refundable or within 60 days from the end of that financial year.

4.1. A copy of the proposal was circulated to the main port users and representative bodies of port users for their comments. The Cochin Steamer Agents' Association (CSAA) and the Cochin Customs House Agents' Association (CCHAA) have fully agreed with the proposal. The Shipping Corporation of India (SCI) had no comments to offer in this regard as the concession pertains to cargo interest to offer incentive to shippers to use the Cochin Port

4.2. While welcoming the proposal, the Indian National Shipowners' Association (INSA) requested that some rebates / discounts on similar lines should be extended on ship-related costs also.

5.1. A joint hearing in this case was held on 19 December 2000 in Cochin. During the joint hearing following submissions were made

#### **Cochin Port Trust (COPT)**

- (i). We want to introduce incentives through volume discounts as advised by the TAMP.

- (ii). We want to use this incentive to attract new cargo and not to waste time on the existing cargo.
- (iii). Our focus is on shippers not Lines. We want the incentive to go to consignee; Lines may or may not pass on the benefit.
- (iv). In our judgment, one year concession is sufficient. This volume discount is only to attract shippers from other ports. We may not be able to offer this volume discounts for more than one year.
- (v). Port does not charge notional costs like pool levy.
- (vi). POL products that are 'new products' can be given the benefit but the existing POL products under the disguise of a different nomenclature should not be projected.

#### **Kochi Refineries Limited**

- (i) Wharfage on crude and POL products are very high and required to be reviewed.
- (ii). We must also get rebates / concessions. We will be exporting furnace oil soon and that must get concession. Therefore, include "POL products" in the list of new cargo.
- (iii). POL products are few and hence, there is no scope for manipulation. We will give a complete list of POL products so that there is no scope for manipulation to claim discounts through a mere change of nomenclatures.

#### **The Cochin Steamer Agent's Association (CSAA)**

- (i). New comers will benefit. Old loyal users will get nothing. This is anomalous.
- (ii). Give the incentive to Lines since they will be able to influence new (and more) cargo better.

#### **Container Shipping Lines Association (India)**

- (i) It will be more meaningful to go on 'slab rates'.
- (ii). Notional costs like Labour pool levies increases our costs. There must be time bound action to do away with these costs.
- (iii) We endorse the CSAA's suggestion of giving some benefit to the Lines as well.

#### **The Cochin Customs House Agent's Association**

- (i). The scope of the proposed Scheme needs to be widened.
- (ii). This is a one time 'incentive which is enough to attract the shippers for the first time. This may not be adequate to retain them. Therefore, give volume discounts for a longer period.
- (iii). Give incentive to Custom House Agents also.

#### **Indian National Shipowners Association**

Volume discounts may be considered on fresh water.

6. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). This proposal can be seen as a tariff incentive scheme to attract new cargo and not as a volume discount scheme. This position has also been accepted by the COPT. A volume discount scheme usually means discounts through slab rates (on a sliding scale) for higher levels of performance or for assured levels of throughput. In the COPT case relating to fixing consolidated tariff on transshipment containers, the Authority had suggested introduction of such a volume discount scheme and not a tariff incentive scheme as has been proposed now by the COPT. The tariff incentive scheme proposed by the COPT, however, has been endorsed by all the users; and, the Port also anticipates additional throughput of cargo as a result of this scheme. In these circumstances, the proposed scheme can be considered as an interim measure subject to review and modification at a later date. In any case, the tariff incentive scheme proposed now is very simple to operate and will not result in any loss to the Port's current revenue since rebates are proposed to be offered only on new cargo, or additional volume in the case of containers.
- (ii). The proposed scheme does not provide any incentive to retain the existing cargo. As has been pointed out by the COPT, the proposal is to focus on new cargo and not on the existing cargo. This approach in the long run may not yield the desired result of boosting up the Port's traffic. The Port's endeavour, therefore, shall not only be limited to attracting new cargo but also to retain the existing level of traffic. The COPT must take this aspect into consideration while formulating a volume discount scheme.
- (iii). The shipping interests have requested for extending such an incentive to vessel related charges also. The CSAA and CSLA have mentioned that the Lines will be able to influence new cargo better and hence such incentive should be given to them direct. It is noteworthy that in the NSICT tariff revision case, some of the users have alleged that the Lines do not pass on the concessions given to them by the Terminal Operator. Irrespective of the agency to which such concessions are allowed, the ultimate objective is to reduce the total cost of import / export. The COPT has proposed to pass on the benefit directly to the importer / exporter which is found to be reasonable. To encourage vessel traffic, however, in the modified scheme to be formulated, the COPT may consider discounts on vessel related charges also, if it is likely to bring more traffic to the Port.
- (iv). The COPT proposal excludes crude and POL products. The COPT apprehension is that the existing POL products under the disguise of a different nomenclature may claim such discounts on tariff under the proposed scheme. The KRL has assured that it will give a complete list of POL products so that there is no scope for manipulation to claim discount through a mere change of nomenclatures.

While crude oil may be excluded from the scheme being an existing cargo, such an exclusion of POL products does not tally with the objective behind the COPT proposal. There may be POL products, which are new to the Port, and they must also get the benefit of tariff incentive like any other new cargo. It is, therefore, reasonable to include the POL products in the proposed scheme.

The apprehension of the COPT about possible manipulation in the nomenclature of the POL products deserves consideration. The COPT and the KRL shall discuss amongst themselves and jointly prepare a complete list of new POL products likely to pass through COPT in near future. Only 'new' products figuring in such a list to be prepared will qualify under the proposed scheme for tariff incentive.

- (v). The wording of the scheme proposed by the COPT requires some modifications to remove ambiguity. The COPT has proposed that the refund applications are to be

submitted by the importer / exporter 'as and when refundable'. What is actually meant is that applications seeking rebate shall be submitted after completion of the shipment.

- (vi). The scheme proposed will allow shippers to enjoy rebates in tariffs for only one year i.e. during the first year of their operation. The COPT has maintained that the period of one year is sufficient by which time the users can reasonably stabilize their operations through the Port. This is not a reasonable proposition as volume discount will be available on a regular basis depending on the volumes handled by the shippers. The COPT scheme does not, however, recognise the volume of cargo. It only considers the new cargo passing through the Port. Since the scheme is an interim arrangement, the proposed approach is accepted, again, subject to review and modification at a later date.
- (vii). A comprehensive revision of the Scale of Rates of the COPT was ordered by this Authority in Dec. 98 / Jan. 99. In the light of a two year tariff revision cycle prescribed, the COPT tariffs are already due for further review. The COPT is advised to come up with its proposal for a comprehensive review of its Scale of Rates. While formulating such a proposal, the COPT shall incorporate a more scientific volume discount scheme in place of the interim scheme proposed. It will be useful for the COPT to formulate such a volume discount proposal in consultation with its users. Till formulation of a comprehensive tariff revision proposals including volume discount scheme, the interim tariff incentive scheme proposed by the COPT is approved to operate

7. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the proposal of the COPT on volume discount and concession arrangement and directs the COPT to insert the following provisions in its Scale of Rates appropriately:

**"Volume Discount and Concessions :**

**1. Containers.**

Any importer / exporter shall be entitled for a rebate of Rs. 500/- per TEU on the additional throughput handled over and above their highest throughput handled during the previous two financial years

**2. Bulk, Break Bulk and Liquid Cargo.**

Any cargo, other than containerized cargo and petroleum crude, which was not handled in the Port during the last two financial years, is imported / exported through Cochin Port, that cargo shall be entitled to a 25% rebate in the wharfage till the end of the financial year in which the traffic has been handled in the Port.

*Note: (i). For the above purpose, the financial year means 1 April of a year to 31 March of the next year.*

*(ii). Rebate applications on account of clause 1 and 2 above from the importer / exporter shall be submitted to the Traffic Manager after completion of shipment or in any case within 60 days from the closure of that financial year\*.*

S. SATHYAM, Chairman

[ADVT -III/IV/143/Exty./2000]